

MUZEUL NAŢIONAL AL AGRICULTURII

CARE - CĂRUŢE - CĂRĂUŞIE

martie - aprilie 2020



CONSILIUL JUDEŢEAN IALOMIŢA

Întorcându-ne în istoria mijloacelor de transport, observăm că prima reprezentare este trans-istorică, în plan antropologic, pe repere arhaice şi transcendentale, bazându-se pe dimensiunea mitologică. Există o mare varietate de mijloace de transport, dar carul, oferă interpretări casnice luxuriante, combinate cu cele laice, cotidiene. Remarcăm, astfel, o revoluţie a transporturilor în spaţiul carpatic, în perioada de trecere la epoca bronzului prin prezenţa carului cu roţi.

Roata a constituit elementul revoluţionar, probabil adus din Asia, în timpul migraţiilor. Odată cu cucerirea romană, s-au făcut progrese în transporturi, atât în ceea ce priveşte infrastructura drumurilor, cât şi a mijloacelor de transport. În acest fel, căruţa devine o necesitate pentru satisfacerea nevoilor privind transportul mărfurilor şi al persoanelor. Carul sau căruţa, în diferitele sale forme şi denumiri, adaptate necesităţilor, devin mijloace de transport auxiliare preţioase şi adesea indispensabile.

Muzeul Naţional al Agriculturii nu se limitează doar la prezentarea unor obiecte, ci urmăreşte întotdeauna să ilustreze apariţia şi dezvoltarea principiilor şi gândirii tehnice cu aplicaţiile sale concrete.

Astfel, în premieră, aducem în atenţia publicului o expoziţie cuprinzând o parte dintre mijloacele de transport pe care le deţinem în patrimoniu, achiziţionate de-a lungul timpului din diverse zone etnografice ale ţării, pentru a putea evidenția particularităţile şi sistemele constructive, în care se reflectă aspectele vieţii materiale, sociale şi profesionale ale oamenilor care le-au folosit.

În acest sens, catalogul care însoţeşte expoziţia “Care – Căruţe – Cărăuşie”, prezintă imagini şi informaţii despre specificul, originalitatea şi valoarea colecţiei de mijloace de transport a Muzeului Naţional al Agriculturii, dar şi o situaţie a drumurilor din România interbelică. Remarcăm astfel, că acest sistem de drumuri se preta mai mult transportului cu atelaje și mai puțin celui mecanizat. Constatăm cu ușurință, că rețeaua de drumuri era strâns legată de cărăușie și de dezvoltarea unor activități economice privind anumite mărfuri, multe dintre ele agricole. De aici apar denumirile ”Drumul vinului”, ”Drumul peștelui”, ”Drumul sării”. Câteva aspecte merită a fi subliniate, cu atât mai mult cu cât sunt valabile și astăzi. Astfel, rețeaua de drumuri, în jurul anului 1945, era insuficient dezvoltată, nefăcând față posibilităților de dezvoltare economică. De aceea, transportul cu utilaje rămâne principalul sistem de transport. Transportul mecanizat era slab dezvoltat și insuficient, aceste neajunsuri determinând o creștere a producției de atelaje trase de cai, destinate, în special, agriculturii și cărăușiei specializate pe profilul mărfurilor și a rețelelor de transport.

Expoziția ”Care - Căruțe - Cărăușie”, în coordonarea muzeografului Fideliu Rubinescu Ostriceanu ne introduce în atmosfera unei epoci care evocă o etapă de asimilări tehnologice, cu frânele unei civilizații agrare slab dezvoltate. ”Carul greu de câmpie”, „Căruța cu coș de nuiele”, ”Căruța cu coviltir”, ”Căruța de oraș”, ”Căroaia”, prezentate în expoziţie, oferă un întreg complex informativ legat de aşezările omeneşti, structuri de relief, dezvoltare comercială şi implicit, relaţiile interumane de odinioară, aduce în prim-plan un segment din dezvoltarea noastră în domeniul transportului, dar și faptul că este bine să știm că orice dorință de dezvoltare presupune asumare conștientă a unor eforturi susținute și a unor sacrificii. Important este să fim în stare să ni le asumăm.

Manager Muzeul Naţional al Agriculturii,

Prof. dr. Gheorghe PETRE

CARE CĂRUŢE CĂRĂUŞIE

Istoria mijloacelor de transport tradiționale este deosebit de importantă pentru înțelegerea în complexitatea ei, a stării unei națiuni. Fără să avem date despre căile rutiere, comerț și mijloace de transport în perioada modernă a României, este greu de înțeles care au fost relațiile sociale și comerciale din perioada menționată.

Se ia în studiu această perioadă, întrucât colecția de ”Mijloace de transport tradiționale” din patrimoniul Muzeului Național al Agriculturii corespunde acestei perioade.

Performanțele construirii mijloacelor de transport au determinat dezvoltarea mai multor factori economici:

- domeniul agriculturii și al meșteșugurilor;
- dezvoltarea comerțului și a orașelor;
- intensificarea relațiilor sociale.

Abordarea acestei tematici reprezintă de fapt o incursiune în evoluția social-economică a României moderne.

În cadrul colecţiei M.N.A. se regăsesc tipurile constructive cu specific medieval, reluate de comunităţile rurale în timp, fiind considerate încă modele viabile şi astăzi, în perioada modernă a dezvoltării satelor.

Din punct de vedere patrimonial, Muzeul Național al Agriculturii aduce în atenţia publicului vizitator următoarele tipuri/categorii de mijloace de transport:

A) Mijloace de transport utilizând alunecarea

Clasa Tălpii

- sănii cu tracţiune umană, 7 exemplare de diferite dimensiuni, adaptate pentru transportul de mărfuri uşoare sau chiar utilizate pentru transport copii;

Clasa Sănii cu structuri complete

- sănii mari, care folosesc tracţiune animală, 8 exemplare cu destinaţie, fie pentru agrement, fie pentru transport mărfuri;

B) Mijloace de transport prin rulare

Clasa Roaba

- roabe cu roţi pline şi roţi metalice cu spiţe, ce folosesc tracţiunea umană - 2 exemplare;

Clasa Cărucior

- cărucioare cu patru roţi şi pod, 1 exemplar;
- cărucioare cu patru roţi pentru saci, 1 exemplar;
- cărucioare cu patru roţi pentru copii, 3 exemplare;
- căroaie de mână, cu două roţi, 2 exemplare;

Clasa Rotile

- rotile de plug, 12 exemplare din lemn;
- rotile de plug, 5 exemplare din metal;

Clasa Care

- car de munte pentru boi, 2 exemplare;
- car telegit, 1 exemplar;
- car de lemne, 1 exemplar;

Subclasa Căroaia

- căroaie, trasport pe 2 roţi, utilizat în special la transportul uneltelor de arat în câmp sau a altor obiecte pe distanţe scurte;

Clasa Căruţa

- căruţă de câmpie, 3 exemplare, una de tip dobrogean, două exemplare brăilene pictate;
- căruţă de munte, 6 exemplare din care 4 cu specific braşovean, 1 exemplar cu specific arădean şi 1 exemplar cu coviltir de tip bihorean;
- căruţă ţigănească, cu inflenţe specifice căruţelor bihorene;

Clasa Trăsura

- trăsură de oraş, 1 exemplar;
- şaretă, 2 exemplare;
- tilbury, 2 exemplare;

Clasa Care mortuare

- dric (car mortuar), 1 exemplar.

Prin această colecţie, ce însumează 62 de obiecte, se urmăreşte atingerea câtorva obiective destinate publicului vizitator:

- obiectivul educaţional şi de învăţare legat de istoria mijloacelor de transport din mediul rural, funcţie îndeplinită de colecţie în raport cu publicul şi cercetarea;
- obiectivul de păstrare şi apreciere a valorilor tradiţionale specifice satului românesc, care pot fi regăsite doar în muzeu şi prin colecţiile deţinute de acesta.

Studiul colecţiei, tipologia acestor mijloace de transport favorizează înţelegerea relaţiilor economice, relaţiilor sociale, dezvoltării tehnologiilor meşteşugăreşti, relaţiilor etno-culturale.

Pe de ală parte, modul cum sunt construite sau folosite în perioada utilizării lor, stârnesc interesul etnografic.

Satul românesc s-a adaptat la influenţa puternică a centrelor de comerţ, preluând de la acestea şi adaptând la nevoile proprii, modele de transport. Ca răspuns la dezvoltarea relaţiilor economice dintre sat şi oraş, s-a dezvoltat o ramură importantă în domeniul transporturilor – cărăuşia.

Practicată pe drumurile principale care făceau legătura întrer sate și centrele comerciale, cărăușia a reușit să impună denumiri specifice traseelor abordate, în funcție de felul mărfii transportate cum ar fi: drumul sării, drumul peștelui, drumul vinului…

Calul și căruța reușesc să readucă farmecul timpului, forfota câmpului, plăcerea de a vedea o căruță încărcată cu fân, parcă peste capacitatea ei, și, undeva, ridicat pe grămada imensă de fân, țăranul care își mână calul la pas, cu înțelepciunea practicii de zi cu zi a strângerii rodului și rostului pe acest pământ, zugrăvită pe fizionomie.





DRUMURILE COMERCIALE

Drumurile comerciale au prezentat întotdeauna o miză mare, mai ales dacă luăm în discuție perioada modernă de dezvoltare a României. Până să apară vehiculele mecanice autopropulsate sau să se extindă foarte mult căile feroviare, legăturile comerciale realizate din transporturile publice de persoane sau de marfă au rămas în seama mijloacelor de transport tradiționale.

Drumurile sau căile rutiere au făcut legătura în timp și spațiu cu diferite regiuni ale țării. Fără existența drumurilor, comerțul, dar și alte activități umane s-ar fi desfășurat anevoios. Contextul istoric în care putem discuta despre existența drumurilor comerciale în perioada modernă a României, pentru că înainte nu putea fi vorba de o rețea de drumuri bine organizată, a început cu câteva decenii înaintea făuririi unirii dintre cele două principate Țara Românească și Moldova, odată cu aplicarea Regulamentului Organic în cele două state românești, între anii 1831-1832.

Practic, atunci s-au pus primele baze de organizare a unei structuri incipiente de rețele de drumuri. Dar ce a fost până atunci, cum călătoreau sau cum își comercializau mărfurile? Greu de spus, însă din relatările istorice se poate reconstitui o oarecare imagine...

„Existau drumuri naturale peste câmpii și de-a lungul văilor, pe terasele vechilor drumuri romane, care uneau centrele comerciale mai importante, dar fără niciun fel de amenajări. De starea drumurilor se ocupau sporadic domnitorii, numai cu ocazia primirii la curte a unor oaspeți mai de seamă sau în caz de război.

Amenajările erau provizorii și se efectuau prin umplerea cu crengi și pământ a smârcurilor sau bălților; nu existau drumuri pietruite, iar principalele străzi din orașe se acopereau cu bârne de lemn care formau un pod continuu pe sub care se scurgea apa."[1)]

Aceeași situație a drumurilor se regăsește în fiecare principat, neexistând diferențe între Muntenia, Moldova și Transilvania. De exemplu, drumurile comerciale care făceau legătura cu Transilvania trecând Carpații, nu depășeau amenajarea unor treceri pentru animalele de povară.

Cele mai vechi drumuri folosite pentru comerț sau călătorii erau:

- drumul Brașovului prin Oituz;
- drumul Branului și Teleajenului, format ca drum pentru căruțe;
- drumul Branului prin Câmpulung, probabil cel mai căutat drum pentru comercianți și călători;
- drumul Oltului prin Sibiu.

Până în sec. XVII, de la Comarnic, urcând pe Valea Prahovei, drumul se putea urma doar călare. Traseul Câmpina - Predeal a constituit unul dintre primele drumuri amenajate. Durata lucrărilor pentru realizarea lui a început în anul 1847 și s-a încheiat în 1864.

Primele amenajări de drumuri Muntenia și Moldova au fost realizate în timpul domniilor lui Barbu Știrbei, respectiv Grigore Ghica.

Transilvania avea 4200 km drumuri, dar numai 219 km erau pietruiți. Pietruirea nu se făcea sistematic, de către specialiști, drumurile având lățimi variabile. Transilvania nu ieșea în evidență prin amenajări de drumuri de excepție, întâlnindu-se o situație destul de asemănătoare ca și în Moldova și Muntenia.

[1)]. www.drdpbv.ro

După unirea celor două principate, Muntenia și Moldova, prin decretul 627 din 5 august 1862, se trece la o sistematizare pe regiuni în care se doreau amenajate drumuri care corespundeau în 12 circumscripții. Acestea erau:

1. Turnu Severin, județele Gorj și Mehedinți;
2. Craiova, județele Dolj, Romanați, Vâlcea;
3. Pitești, județele Muscel, Argeș, Vâlcea;
4. Slatina, județele Teleorman, Olt;
5. București, județele Vlașca, Ilfov, Ialomița;
6. Buzău, județele Prahova, Buzău, Râmnicu Sărat;
7. Galați, județele Brăila, Covurlui, Tecuci;
8. Ismail, județele Cahul, Ismail;
9. Vaslui, județele Tutova, Fălciu, Vaslui;
10. Bacău, județele Roman, Bacău, Putna;
11. Iași, județele Suceava, Neamț, Iași;
12. Botoșani, județele Botoșani, Dorohoi.

Tehnologia de realizare a acestor drumuri era prin așternere de pietriș pe fostele șleauri în mod repetat, constituind, în timp, bazele unor drumuri moderne.

De toate aceste amenajări se ocupa Ministerul Trebilor Dinlăuntru. Din cele prezentate până acum, se poate contura clar pretarea acestor drumuri pentru transporturi cu atelaje și mai puțin pentru transporturile mecanizate.

O situație a drumurilor din România, existente până în anii 1939[2)]

Nr. Crt.	Anul de referință	Total drumuri publice (km)	Drumuri naționale				Alte drumuri			
			Modernizate	Semi modernizate	Pietruite	De pământ	Modernizate	Semi modernizate	Pietruite	De pământ
1	1897	3197	-	-	2891	245	-	-	21138	13684
2	1915	44222	-	-	3873	289	-	-	34939	15121
3	1930	12765	446	-	11818	521	-	-	46055	44520
4	1939	13850	1791	-	11904	155	-	-	54300	40141

2). www.drdpbv.ro

Abia după 1930, România reușește să construiască o rețea restrânsă de drumuri moderne, predominând drumurile pietruite și cele de pământ.

Nu este greu de intuit că cererea de care și căruțe domina piața, automobilele fiind un lux fără prea mare aplicabilitate pentru drumurile existente, chiar și până în preajma izbucnirii celei de-a doua conflagrații mondiale.

Dacă drumurile naționale încă nu erau în totalitate asfaltate, despre celelalte categorii de drumuri județene sau de altă categorie, încă nu se poate vorbi de modernizare, predominând doar cele pietruite sau de pământ.

Pentru că normalitatea face legătura între drumurile existente și economia unei țări și poate constitui un indice major de evaluare a economiei acesteia, România, de la constituirea ei într-un stat modern, nu s-a remarcat prea mult, deși potențialul resurselor economice și valorificarea acestora ar fi indicat o direcție spre un progres mult mai amplu.



Drumuri din Bărăgan. Foto arhiva M.N.A.

RUTE COMERCIALE CONSACRATE ANUMITOR MĂRFURI

Dintre străvechile drumuri comerciale, utilizate încă din antichitate și menținute chiar până în ziua de astăzi, putem menționa Tabla Buții, o trecătoare montană situată la altitudinea de 1340 de metri care făcea legătura între Muntenia și Transilvania, sitată în Carpații de Curbură, între masivul Ciucaș și munții Buzăului.

Traseul *Drumului vinului* începea de la gurile Dunării în Muntenia, cotul interior al Carpaților de Curbură, Țara Bârsei și Transilvania. Această trecătoare urcă pe Valea Teleajenului până la Tabla Buții la 1340 metri altitudine, trecând prin Vama Buzăului și face legătura cu Țara Bârsei.

Numele de Tabla Buții provine de la tabla ștanțată care se aplica pe butoaie la trecerea prin vamă.

În secolul XIX, trecătoarea încă era intens circulată de carele de marfă pline cu butoaie. Valea Teleajenului este o dovadă că pe acest traseu, carele circulau intens, numele slav impunându-se, provenind de la "telega"- car.

Atât de profitabil era comerțul prin această trecătoare, încât a devenit un punct strategic militar și comercial, construindu-se chiar fortificații. În timpul administrației austriece, în zonă avem o consemnare care, practic, explică importanța drumului comercial: „În anul 1689, generalul austriac Heissler dă ordin să se reconstruiască cetatea Tabla Buţii, care fusese distrusă la 1688 de armatele adversarului său Emerik Tokoly, rebelul maghiar, în trecerea lui spre Ţara Românească."[3)]

Drumul vinului care avea ca punct nodal pentru comerțul cu Transilvania trecătoarea Tabla Buții, a reprezentat și reprezintă un reper istoric important pentru înțelegerea relațiilor comerciale și pentru definirea sistemului de comunicații rutiere existente pe teritoriul României, până la începutul secolului XX.

Drumurile sării reprezintă o altă provocare pentru înțelegerea relațiilor comerciale și a drumurilor în decursul istoriei pentru actualul teritoriu al României.
Sarea, atât ca aliment în sine, cât și conservant pentru o gamă largă de produse alimentare, a făcut ca procurarea ei să fie foarte prețioasă. Din punctele de exploatare până la destinație au fost constituite trasee care să faciliteze acest transport.
Teritoriul actual al României, din acest punct de vedere a fost și este privilegiat, pentru că fiecare regiune a țării și menționez Muntenia, Moldova și Transilvania are cel puțin un centru de extracție a sării.

În Muntenia: Slănic Prahova;
Sărata Monteoru;
În Moldova: Târgu Ocna;
Cacica;
În Transilvania: Ocna Sibiului;
Ocna Șugatag.

Din acest punct de vedere, actualul teritoriu al României poate fi considerat ca un centru de distribuție a sării pentru întreaga Europă, pentru că exista posibilitatea extragerii unor mari cantități de sare, la prețuri destul de mici.

---

3). Identitatea.ro

Mai târziu, prin protectoratul străin al Rusiei, Austriei și Turciei, prețurile sării au crescut în salinele românești, în perioada modernă existând chiar un protest al comercianților de sare, care vedeau în această practică a impunerii prețului, o scădere a producției și a cererii pe piața sării.

Comerțul sării pe actualul teritoriu se realiza în special prin transport terestru, fiind folosite în special carele și căruțele comerciale pentru distanțe lungi. Comerțul intern aproviziona, în special, zonele de câmpie.

Dar acest comerț nu se limita doar la distribuirea pe plan intern, ci exista un comerț destul de înfloritor şi în afara granițelor. Astfel, minele de sare din Moldova exportau spre Rusia, Ucraina și Austria. Minele din Transilvania exportau spre Ungaria și Serbia. Minele din Muntenia exportau spre Bulgaria, Serbia, Rusia, Turcia. Chiar dacă Muntenia promova comerțul pe mare, aprovizionarea porturilor cu sare se realiza, în principal, cu ajutorul carelor și căruțelor. Astfel, din cărăușie se obținea un profit destul de însemnat.

De exemplu, într-un car mare intrau „400 de bolovani de sare"[4], fiind tras de 8 cai sau de 4 boi. Tariful vămii pentru o astfel de cantitate se calcula în ocale, carul având în general între 600-800 de ocale. În funcție de mărimea carului, se putea percepe o valoare de 22 sau 55 de lei. Valoarea monedei fiind în aur, se câștiga o sumă considerabilă.

Pentru zonele greu accesibile, de exemplu, de la vama Câmpina, nu se mai putea folosi calul și atunci erau folosiți caii de povară.

De ce cal de povară? Pentru că, până în sec. XIX și chiar după, povara constituia o unitate de măsură. O povară reprezenta între 110 și 120 de ocale, adică între 140 și 159 de kg.

O povară însemna aproximativ de 10 ori mai puțin decât putea transporta un car, dar pentru trecătorile cu drumuri greu accesibile era singura variantă, sarea rămânând un produs destul de căutat.

Drumurile sării merită o cercetare specială, pentru că prin cercetarea lor încă se mai pot descoperi amănunte interesante legate de comerț, cărăușie, rute comerciale, evenimente istorice.

O altă rută comercială importantă este legată de drumul peștelui. Un aliment important, care îmbogățea masa multor nobili, dar și a oamenilor obișnuiți, peștele a fost mult cerut și astfel comerțul cu pește a fost unul destul de profitabil.

În secolele XVII și XVIII s-a impus chiar un anumit traseu al peștelui, care pornea de la Dunăre pe lângă Prut, apoi spre Iași, carele transportând cantități imense de pește. În vechime se mai numea și drumul măjii, măjarii fiind denumiți comercianții care transportau peștele.

Numele de maja provine din limba maghiară și a fost împrumutat de cei din Muntenia și Moldova ca denumire a comerțului cu pește.

Maja era de fapt un car mare, tras de șase boi sau 8 cai. Se poate concluziona că maja reprezenta un car mare, aceasta rezultă și din faptul că în secolul al XV-lea „...târgoviștenii plăteau vamă la o maja de pește suma de 12 ducați..."[5]

Suma plătită era considerabilă și se poate intui că plata vamală se percepea pe o cantitate destul de mare de pește.

De asemenea, încă o referință legată de conservarea peștelui și taxele percepute pentru conservarea unei măji sau car mare plin cu pește este evidențiată în relatarea „... cei care sărau peștele în bălțile Mănăstirii Tismana plăteau 15 aspri pe maja, de aproape patru ori mai mult decât cei care plăteau pentru un car obișnuit pentru care se plăteau numai 4 aspri."[6]

---

[4].www.dacoromanica.ro "-Cum măsurau strămoșii"-Nicolae Stoicescu
[5].www.dacoromanica.ro, Documente privind istoria României - Cum măsurau strămoșii"-Nicolae Stoicescu
[6].www.dacoromanica.ro, Documente privind istoria României - Cum măsurau strămoșii"-Nicolae Stoicescu

Un car de pește măsura 350 de ocale. O tonă cântărea aproximativ 125 de ocale, însemnând că un car transporta cam 2,5 tone de pește, sau 24 ½ poveri.

De asemenea, așa cum am mai amintit, transportul peștelui peste trecători mai greu accesibile, cum ar fi cele de la Comarnic, se realiza cu calul. Și în această situație, este vorba de povară, ca unitate de măsură pentru un cal, aproximativ 110, 125 de ocale, adică între 140 și 160 de kg.

Ca o concluzie, drumurile comerciale legate de transportul vinului, al sării sau al peștelui s-au remarcat de-a lungul timpului, până în perioada modernă, ca drumuri frecventate de o anumită categorie de cărăuși sau comercianți care transportau în general numai o anumită marfă, fiind totodată cei care au impus anumite unități de măsură pentru comerț.



Transportul butoaielor de slatină. Arhiva MNA

CĂRĂUȘIA ȘI AGRICULTURA

Problema cărăușiei în care este implicată agricultura, care genera produse pretabile cărăușiei, este deosebit de importantă, luându-se în studiu prima jumătate a secolului XX. Pentru această perioadă, agricultura era chiar mai importantă decât industria, în ceea ce privește cărăușia publică.

Iată câteva referințe din anii 1939-1940, legate de problema cărăușiei în agricultură:

„În rândul întâiu fiindcă producția agricolă îndeobște - fiind legată de sol, adică de întinderea acestuia - e cea mai risipită producție din toate și deci, suferă de neajunsurile depărtării mai mult decât industria, care are aproape totdeauna putința de a se așeza de la început în punctele cele mai apropiate de căile de comunicație actuale și deci poate- dacă vrea și nu intervin alte socoteli- să se lipească mai ușor de binefacerile cărăușiei;

În al doilea rând, fiindcă producția agricolă- fiind legată de împrejurările firești ale regiunii respective (pământ și climă)- e, prin aceasta, nevoită să producă bunuri care nu se desfac prea puțin în localitate, care deci trebuie să circule pentru a fi puse în valoare și care astfel trebue să străbată mai întotdeauna depărtări însemnate, până la centrele de consumație din lăuntrul țării, sau- și mai greu- până la piețele de desfacere de dincolo de granițele ei;

În al treilea rând, fiindcă în agricultură nu se lucrează fără întrerupere – ca în industrie, de pildă – ci activitatea plugărească se desfășoară aproape numai în anumite epoci ale anului, când deci e nevoie, fie de o concentrare de brațe – care trebuiesc aduse repede și ieftin din alte părți ale țării, fie de o intensificare a transporturilor de produse, făcută în așa chip încât să asigure o lesnicioasă și ieftină scurgere a produselor agricole de toate categoriile.

În al patrulea rând, fiindcă – îndeobște - agricultura are de transportat aproape totdeauna o producțiune de volum mare și de valoare mică și deci suferă mai mult de pe urma unui tarif de transport disproporționat, pe când industriașul bunăoară, și tot așa și negustorul – are de transportat o producțiune care, de obiceiu, e de volum mic și de valoare ridicată.

În sfârșit, în al cincilea rând, fiindcă în agricultură produsul nu-și impune el însuși prețul – socotit după cheltuielile de cost și cu adausul de câștig, pe care industriașul sau negustorul și-l încorporează totdeauna în prețul de vânzare – produsul agricol se supune unui preț, care nu acoperă întotdeauna cheltuielile, și – prin urmare – agricultorul înfățișează această neobișnuită ciudățenie de a fi singurul producător, care produce și atunci când producția îi aduce câștig și atunci când producția lui se încheie cu pagubă." [7)]

Din această expunere a inginerului D.G. Chițoiu, făcută Consiliului Superior al Transporturilor și Tarifelor, în data de 7 noiembrie 1939, reiese faptul că o agricultură performantă are nevoie de cărăușie, de drumuri și de taxe decente pentru a deveni competitivă și mai mult, să se poată înscrie cu produsele realizate pe piețele externe. Distanțele destul de mari de la terenurile productive la piețele de desfacere, în opinia aceluiași autor ar trebui să implice drumuri de calitate care să garanteze deplasarea unui mijloc de transport încărcat.

Precaritatea drumurilor comerciale existente în Muntenia cu precădere, este scoasă în evidență. *„Pentru cine mai are, în această privință, vre-o îndoială, l-aș ruga să meargă – în aceste zile de toamnă – în Bărăgan, de pildă. Va avea astfel prilejul să vadă acolo, spectacolul trist al unor căruțe îngropate în noroi până la butea roții și de care – cu toate că n-au într-însele decât 200-300 de kg încărcătură – trag cu toată desnădejdea și adesea fără nici un folos, câte 3 și 4 cai, deosebit de oamenii care împing și țipă de la spate.*

[7)].Cărăușia publică și agricultura, D.G. Chițoiu, Imprimeria Centrală, București, 1940

Căruțele realizate de meșterii unguri erau de foarte bună calitate, iar din această meserie se câștiga foarte mult. O căruță de calitate avea un preț special, așa că, putem asocia o căruță în perioada interbelică cu o mașină de calitate. Cererile de căruțe erau mari și se făcea o programare pentru a obţine una, pentru că nu exista un flux continuu de productivitate, iar uneltele cu care se confecționau căruțele nu erau acționate electric, pentru că nici curent nu era disponibil. Existau și căruțe ieftine, pentru că întotdeauna exista o cerere pentru astfel de atelaje, pentru că o căruță era indispensabilă oricărei gospodării.

Deși erau cereri și pentru trăsuri, totuși, producția atelierului se axa mai mult pe căruțe, pentru că trăsurile erau scumpe, mai ales modelele vieneze.*„Mai mult căruțe, pentru că alea boierești, cum le zice, erau scumpe, și erau comandate doar de câte un boier, sau ce mai făcea pentru palatul regal, e limpede că acestea nu se realizau ușor... Totul era splendid, podoabele, benzile rotunjite de alamă de jur împrejur, ca să fie frumoase."*[10)]



ATELIER DE REPARAT MAȘINI ȘI CĂRUȚE, MOȘIA SLOBOZIA.
Albumul „Frații D. și N. Seceleanu. Vederi din gospodăria de pe moșiile SLOBOZIA și CIOROIU, jud. IALOMIȚA"

[10)]. www.memoria.ro

Căruţă pentru lemne, de la Poiana Mărului, Transilvania. Foto arhiva M.N.A.

Căruţă brăileană din zona Bărăgan, Muntenia. Foto arhiva M.N.A.

Căruţă cu roţi de lemn, Dobrogea. Foto arhiva M.N.A.

Ispasul, com. Mohu, judeţul Sibiu. Foto arhiva M.N.A.

CONSTRUCȚIA DE CARE ȘI CĂRUȚE

Construirea de care și căruțe a avut o însemnătate destul de mare de-a lungul timpului. Secolul XIX și începutul secolului XX au însemnat o mare cerere de astfel de mijloace de transport.

Cei mai înstăriți cumpărau aceste mijloace de transport de la Viena sau Paris cu sume considerabile. Era o modă în acele timpuri ca aceste mijloace de transport să fie cât mai arătoase și realizate de o firmă de prestigiu, însă existau și meșteri locali care făceau ca aceste mijloace de transport să aibă un preț convenabil, căruțele fiind realizate în mici ateliere.

În 1860 apar în România primele alteliere – fabrici. Unul dintre cele mai faimoase ateliere – fabrică s-a constituit la Mărginimea Sibiului.

La început, acest atelier confecționa căruțe de tip mijlociu, asemănătoare cu cele fabricate în atelierele de la Brașov. Se pare că anul 1877 a reprezentat un succes real în comercializarea de care și căruțe, fiind vândute în special în cele două principate unite, după 1859. În atelierele lui Maniu Lungu, proprietarul acestui atelier au învățat meserie în perioada 1860 – 1902, peste 27 de viitori meșteri de căruțe. Despre această fabrică se spunea: „Rotăritul, una dintre cele mai prospere industrii din localitate şi-a luat avânt deosebit după 1909, a fabricei de căruţe a fraţilor Lungu în care s-a investit un capital de 25.000 de coroane. Fabrica lucra cu 10 puteri de cai şi ocupa 15-20 lucrători", scrie şi Victor Păcală în monografia sa, redactată în anul 1915."[10)]

După 1918, singurul proprietar a rămas Ion Lungu, care va transforma denumirea de atelier în fabrică.

Anual se fabricau între 100-200 de căruțe. Calitatea căruțelor a făcut ca acestea să fie exportate în Grecia și în timpul celui de-al doilea război mondial să aprovizioneze chiar armata română, primind o comandă de 400 de căruțe standard.

Un alt atelier faimos în anii 1898 se găsea la București. Proprietarul atelierului, domnul Kövér Gyula a învățat meseria de constructor de căruțe în București, venind din Covasna. Aici și-a deschis un atelier – fabrică de calești, căruțe și care, după model vienez. Magda Ștefănescu, descendentă din familia Kövér, își amintește din relatările tatălui, cum era în perioada interbelică atelierul – fabrică în care lucrau rudele și care era atmosfera de acolo: „Acolo și-a deschis apoi primul atelier de fabricat căruțe, care avea fierărie, rotărie, vopsitorie și tapițerie. Lucra deci cu patru ateliere, în care fabricau calești pentru boieri și vizitii, și căruțe pentru țărani.."[11)]

La acest atelier învățau meserie ucenici de diferite naționalități. Atelierul-fabrică funcționa ca o familie extinsă. Tot acolo se și gătea pentru tinerii care veneau să învețe meserie.

„Erau și nemți, și români, și unguri. Amestecați. Tata i-a învățat cum se face o treabă, și mai era... numai la fierărie, nu-i așa, pe atunci nu era lumină electrică, omul nu lucra cu nu știu ce mașini. Toate mașinile, câte se găseau, erau acționate manual. Cu bormașina se făceau mai multe lucruri, se găseau și alte mașini mici de care era nevoie și, în afară de acestea, nu-i așa, două foale din acelea, că erau și două focuri, pentru că fusese mărit atelierul, crescuse cererea și, firește, se produceau pe vremea aceea, nu-i așa, căruțe și trăsuri în avans, să fie gata cu mult timp înainte... Apoi se duceau cu ele la târg, iar la târg.."[12)].

[10)].www.redacția Sibiu 100%

[11)].http://www.memoria.ro

[12)].http://www.memoria.ro

CARUL GREU DE CÂMPIE

Carele, ca mijloace de transport indispensabile în satele româneşti tradiţionale din zona carpatică şi din afara ei, au fost folosite la diferite munci, indiferent de condiţiile de relief şi de starea drumurilor. Datorită robusteţii lor, puteau fi transportate cantităţi însemnate de mărfuri pentru vremea respectivă, cum ar fi materiale de construcţii şi cereale, butoaie cu vin, peşte sau sare.

Istoria transportului şi a mijloacelor de transport din România are numeroase interferenţe cu influenţele europene şi mai ales cu cele ale statelor vecine.

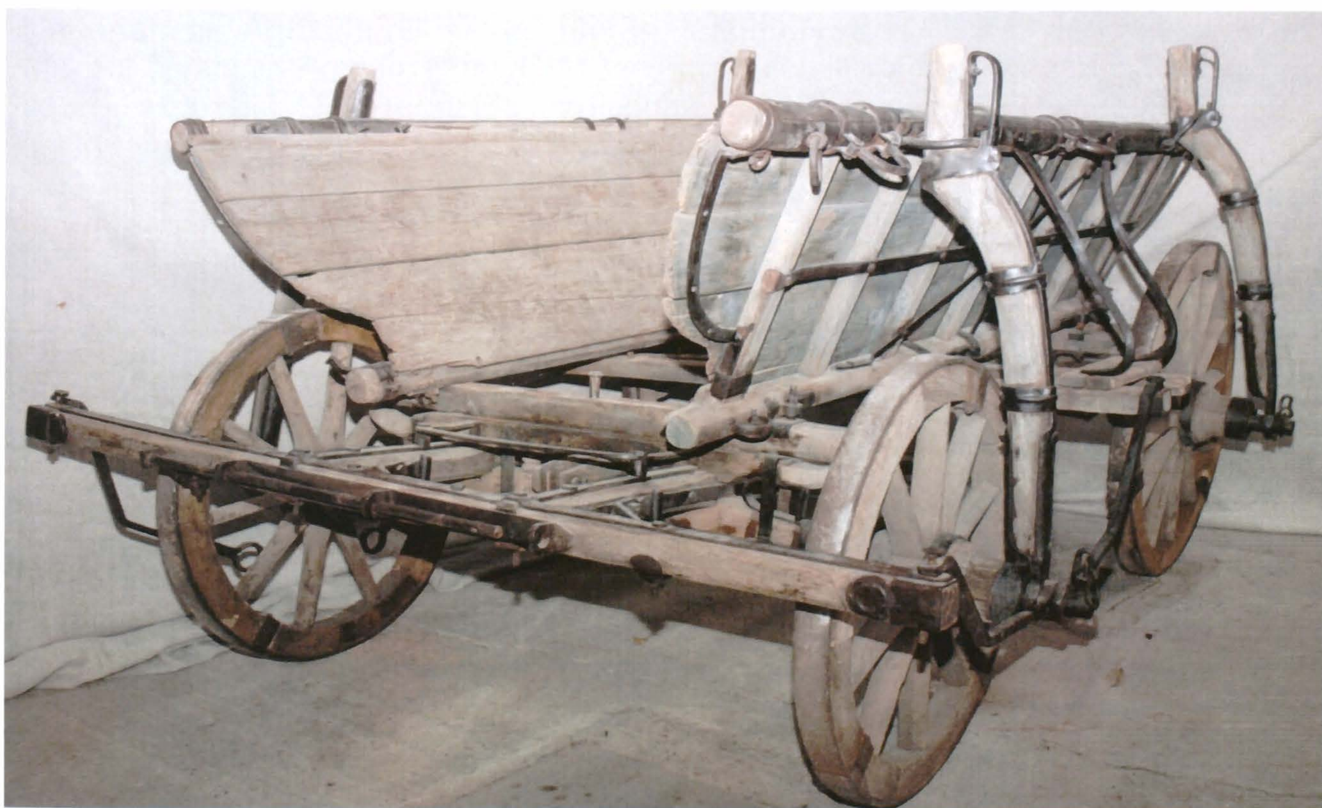
De obicei, aceste tipuri de vehicule erau trase de una sau mai multe perechi de boi. Atât de utilizate erau, încât existau centre meşteşugăreşti care se ocupau cu construcţia lor, dar era posibil ca unii ţărani care deţineau anumite îndemânări să-şi construiască singuri aceste mijloace de transport, iar de la târguri să-şi cumpere doar roţile.

Muzeul Naţional al Agriculturii prezintă carul de câmpie din zona Teleormanului, un car adaptat pentru transport de materiale de construcţii şi mărfuri, în general grele. Meşterul care a realizat acest car, meşterul Leoveanu Grigore a păstrat şi a aplicat tehnici vechi în construcţia de care, moştenite prin ucenicie de la bătrânii meşteri ai satului.

Carul are o culoare gri-albăstruie şi are în componenţa sa: dric faţă, dric spate, loitre şi cele 4 roţi de dimensiuni diferite, fără să folosim descrieri prea complicate ale structurii constructive.

Deşi din punct de vedere constructiv acest tip de car este conceput ca un model întâlnit în perioada de mijloc a Evului European, apariţia lui în satul Dulceni, comuna Belitori, judeţul Teleorman se situează în prima jumătate a sec. XX.

Satul românesc a păstrat şi păstrează obiceiuri şi reguli de construcţie moştenite prin tradiţie ca şi în cazul de faţă, modele de care demult dispărute în Europa, încă sunt reluate prin tradiţie în satele româneşti.



CARUL GREU DE CÂMPIE, com. BELITORI, jud. TELEORMAN

CĂRUȚA CU COȘ DIN NUIELE

Istoria mijloacelor de transport tradiționale uimește prin varietatea și complexitatea acestor mijloace de deplasare. Căruțele, deși au fost concepute inițial pentru orașele medievale, aplicația lor cu adevărat importantă se regăsește în mediul rural, varietatea modelelor reușind să străbată timpul până astăzi, când totul de interpretează prin prisma rapidității.

Varietatea de materiale, modele și culori stârnesc interesul cercetărilor etnografice.

Poate că nimeni din mediul urban nu mai visează la deținerea în proprietate a unui model de căruță, dar atunci când le întâlnim, stârnesc amintiri, legături personale demult uitate. Calul și căruța reușesc să readucă farmecul timpului, forfota câmpului, amintirea bunicilor şi a drumurilor de ţară.

Indiferent de modelul căruței, de regiunea din care provine, construcția acesteia nu are doar o implicație locală. Dacă ne uităm cu băgare de seamă, povestea unei căruțe implică automat pe lângă tehnici constructive, legăturile multietnice de conviețuire.

Astfel, legăturile culturale din lumea satelor își gravează semnătura asupra modelelor existente. Atelierele meșteșugărești din mediul rural deseori aveau în componența lor meșteri, atât români cât și germani, maghiari, ucraineni, bulgari, sârbi.

Și în cazul căruței cu coș de nuiele din colecția Muzeului Național al Agriculturii, obiect cu valoare muzeală achiziționat prin cercetare de teren din Satu Mare, se poate vorbi de o influență constructivă din partea etnicilor ucraineni prezenți în această localitate.

Influența ucraineană se remarcă la structura coșului căruței care este realizat din împletitură de nuiele, celelalte componente ale atelajului fiind tipice modelului brașovean de construcție a căruțelor.

Era folosită în mod special pentru transportul fructelor, cerealelor și al legumelor. Nu era destinată transportului de persoane.



CĂRUȚĂ CU COȘ DIN NUIELE, loc. POMI, jud. SATU MARE

CĂRUŢA CU COVILTIR

O incursiune în tehnica constructivă a mijloacelor de transport în România este o temă deosebit de importantă care face încă obiectul cercetărilor.

Performanţele construirii mijloacelor de transport tradiţionale se evidenţiază în perioada medievală, datorită progreselor determinate de dinamica mai multor factori economici:

- dezvoltarea agriculturii şi meşteşugurilor;
- dezvoltarea comerţului şi a oraşelor.

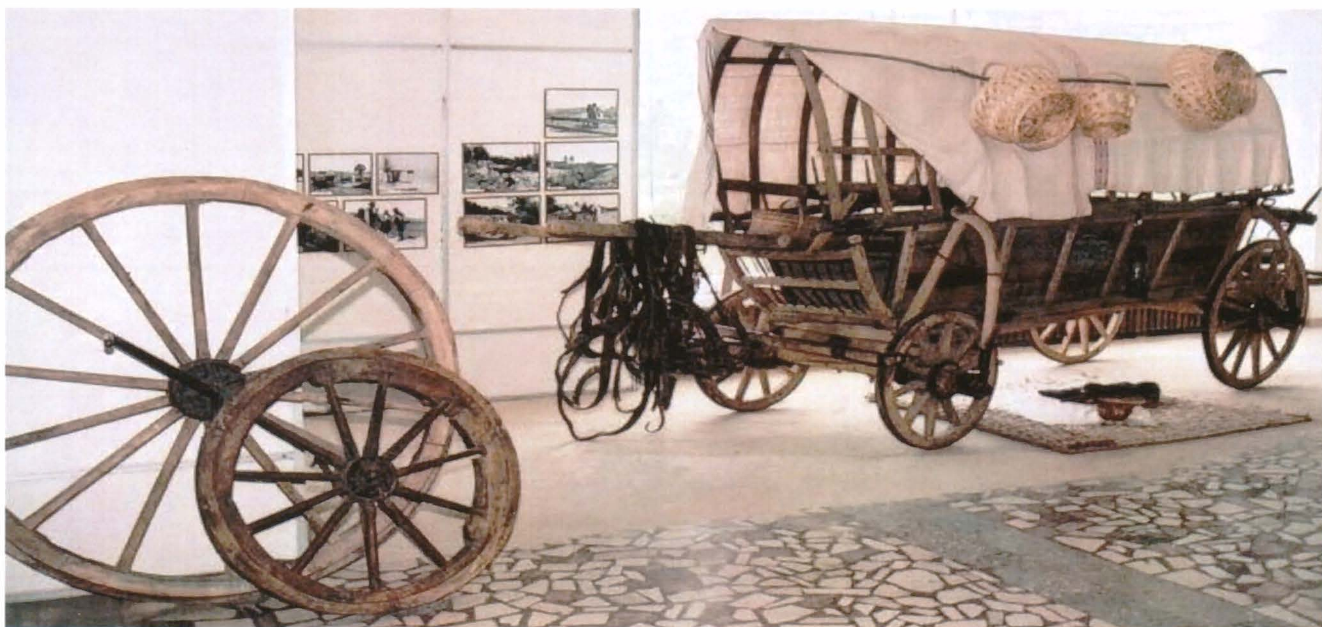
Satul românesc s-a adaptat la influenţa puternică a centrelor de comerţ, preluând de la acestea şi adaptând la nevoile proprii, modele de transport. Ca răspuns la dezvoltarea relaţiilor economice dintre sat şi oraş, s-a dezvoltat o ramură importantă în domeniul transporturilor – cărăuşia.

Muzeul Naţional al Agriculturii vine în întâmpinarea studiului dezvoltării mijloacelor de transport, cu o colecţie importantă, din care face parte şi "Căruţa cu coviltir". Aceasta a fost evidenţiată şi adusă în colecţia mijloacelor de transport a muzeului în urma cercetărilor efectuate în satul Măgura, comuna Pietroasele, judeţul Bihor, în anul 1992, de la Gabor Traian.

Acest tip de căruţă se încadrează din punct de vedere constructiv, în categoria mijloacelor de transport destinate pentru parcurgerea distanţelor lungi. Ţesătura din pânză de in din componenţa coviltirului avea rolul de a proteja deopotrivă atât de căldură, cât şi de ploaie, inul având proprietăţi speciale în acest sens.

Din datele culese de la fostul proprietar, în decursul cercetării de teren, căruţa era folosită în mod frecvent pentru schimburile comerciale între zonele de munte şi cele de câmpie. Astfel, produsele de la munte (fructe, var, nisip etc.) erau schimbate la paritate cu grânele câmpiei sau cu produsele realizate din acestea (făină de grâu, mălai etc.).

Căruţa cu coviltir a fost prezentată publicului în câteva dintre expoziţiile Muzeului Naţional al Agriculturii şi în lucrări de cercetare. Prin colaborarea cu Muzeul Ţăranului Român, în anul 2013, căruţa cu coviltir a fost selectată şi folosită în cadrul expoziţiei "Transporturile tradiţionale din România", organizată la Muzeul Naţional al Ţăranului Român.



CĂRUȚĂ CU COVILTIR, loc. MĂGURA, jud. BIHOR

CĂRUȚA DE ORAȘ

Căruța de oraș sau ”aișpen”, utilizată la începutul secolului XX, a fost concepută în special pentru viteză, deși era adaptată pentru tracțiunea pentru un singur cal. Se remarcă prin eleganță, fiind utilizată la deplasarea la târguri.

Se putea utiliza și la transportul de marfă, bagaje sau persoane sau chiar la nunți și alte sărbători publice.

Civilizația, ca fenomen uman, s-a constituit prin numeroase interferențe pe mai multe planuri. Influențele meșteșugărești, economice, cerințele pe piață au făcut ca modelul de față să fie selectat din punctele de vedere amintite mai sus. Dezvoltarea orașelor a impus ca acest model să fie foarte mult apreciat. Satul românesc s-a adaptat la influența meșterilor locali.

Vehiculul este alcătuit după modelul constructiv german, cu particularități specifice sibiene și brașovene, ca mijloc de transport cu tracţiune animală, sprijinit de 4 roţi de lemn cu spiţe. Roţile din faţă sunt componente ale dricului-faţă, iar cele din spate ale dricului-spate. Pe cele 2 dricuri se sprijină carul propriu-zis, compus din: fund, loitre (pereţi laterali), 2 serigle (pereţii din faţă şi spate). Loitrele se sprijină pe dricul roţilor prin câte 2 leuci fixate cu un ochi pe axul roţilor, iar celălalt pe caromul loitrelor.

Astfel, comunitățile de germani și populația autohtonă au avut o influență majoră în cazul modelului de față în cazul localității Mohu, jud. Sibiu.

În sprijinul acestor afirmații amintim meșterii care au lucrat la realizarea acestei căruțe. Cel care a realizat roțile se numea Barna Simion, meșter foarte apreciat în localitatea Mohu. Fierarul care a realizat structura căruței, se numea, Teiss Rudy.

Muzeul Național al Agriculturii a reușit prin cercetarea de teren din județul Sibiu să aducă în patrimoniul său și să expună pentru public acest tip constructiv de căruță de oraș.



CĂRUȚĂ DE ORAȘ/”AIȘPEN”, loc. MOHU, jud. SIBIU

GURBANUL VIILOR, com. BRAGADIRU, jud. TELEORMAN, 1996. Foto: Ștefan OLTEANU, Arhiva M.N.A.

CAR CU JUG. Cercetare Muzeul Național al Agriculturii. Foto: Ștefan OLTEANU, Arhiva M.N.A.

Căruţe încărcate de la vie. Foto arhiva M.N.A.

Căruţe încărcate cu snopi de cereale. Foto arhiva M.N.A.

Căruţă cu roţi de lemn. Foto arhiva M.N.A.

Ţărani din Dobrogea cu căruţele pe câmp. Foto arhiva M.N.A.

ROMANIA
ZONELE DE APROVIZIONARE ALE SALINELOR

LEGENDA
Saline în exploatare
" închise

Drumurile sării



Care încărcate în faţa Morii Fuerea, Slobozia, judeţul Ialomiţa. Foto arhiva M.N.A.

Căruţă cu boi. Slobozia, judeţul Ialomiţa. Foto arhiva M.N.A.

Căruţă trasă de boi. Foto arhiva M.N.A.

Căruţă din judeţul Giurgiu. Foto arhiva M.N.A.



Căruţe cu coviltir la Târgul de la Ţăndărei. jud. Ialomiţa. Foto arhiva M.N.A.

Muzeograf, Fideliu Rubinescu Ostriceanu



www.muzeulagriculturii.ro
920031, Slobozia, B-dul Matei Basarab, nr. 10,
jud. Ialomiţa
tel./fax: 0243-231991, tel.: 0243-230184
e-mail: mna_slobozia@yahoo.com